

## Les moteurs Diesel sont vraiment cancérogènes

L'information est médicale bien sûr, sur fond de savoir scientifique. Mais elle annonce aussi, selon toute vraisemblance et à l'échelon international, une cascade de conséquences pratiques, énergétiques, politiques, voire judiciaires. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) vient de classer les gaz d'échappement des moteurs Diesel comme étant – désormais – avec certitude «cancérigènes pour l'homme» (groupe 1). Depuis 1989, le même CIRC tenait ces émissions polluantes pour des substances «probablement cancérigènes pour l'homme» (groupe 2A).

«Les preuves scientifiques sont convaincantes, et la conclusion du groupe de travail a été unanime: les gaz d'échappement des moteurs Diesel sont une des causes des cancers du poumon», a déclaré Christopher Portier, directeur du CIRC, en précisant qu'ils étaient également associés à un risque accru de cancer de la vessie.

«Etant donné l'impact des particules émises par le diesel, l'exposition à ce mélange de produits chimiques doit être limitée à travers le monde», a-t-il précisé. Les experts ont appelé «les populations» à réduire autant que possible leur exposition à ces gaz d'échappement; autant que faire se peut.

Pour arriver à cette conclusion, le CIRC a procédé à «une analyse critique et complète», ainsi qu'à «une évaluation des indications scientifiques publiées de cancérigénicité des expositions humaines» à ces produits polluants. Cette analyse a intégré «des données sur le cancer chez l'homme, des données biologiques expérimentales et des données sur les mécanismes de la cancérigénèse». Il faut ici rappeler que ce type d'évaluation donne lieu à une classification des facteurs environnementaux en cinq groupes de dangerosité. C'est ainsi que depuis 1971, plus de 900 agents (chimiques, physiques ou biologiques) ont été classés, parmi lesquels plus d'une centaine comme «cancérigènes» (groupe 1) et plus

de 300 comme «probablement cancérigènes» ou «peut-être cancérigènes» pour l'espèce humaine (groupes 2A et 2B). On sait que le moteur Diesel<sup>1</sup> était de longue date réputé moins polluant pour l'atmosphère que le moteur à essence, car générant moins de gaz carbonique au kilomètre. On devait toutefois découvrir qu'il émettait des particules fines qui, en pénétrant profondément au sein des alvéoles de l'arbre pulmonaire, pouvaient favoriser le développement de lésions cancéreuses. Ces moteurs émettent d'autre part du dioxyde d'azote impliqué dans des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Pour de nombreux spécialistes, l'effet néfaste des particules fines sur l'organisme humain concerne plus encore les maladies cardiovasculaires que les cancéreuses.

Une dizaine d'années après le classement de 1989 dans le groupe 2A, un groupe consultatif externe au CIRC a recommandé à plusieurs reprises de procéder à une réévaluation. «Toutefois ce groupe consultatif a également recommandé d'attendre pour procéder à l'examen jusqu'à ce que de nouvelles et importantes études sur l'homme soient achevées et publiées» souligne-t-on aujourd'hui au CIRC. On ajoute que la plupart des études sur les risques accrus de cancer après exposition aux gaz d'échappement des moteurs Diesel ont mis l'accent sur les effets sanitaires des expositions professionnelles: cheminots, camionneurs et mécaniciens de véhicules sont les travailleurs plus particulièrement exposés au risque. Aux Etats-Unis, le National Cancer Institute a fait état en 2012 d'une augmentation du risque de décès par cancer pulmonaire à partir d'une étude menée, dans ce pays, chez des mineurs de fond.

Après la décision du CIRC, la réaction des constructeurs concernés n'a guère tardé. «Les véhicules Diesel de nouvelle technologie, qui utilisent des carburants à très faible teneur en soufre et des moteurs dotés de la technologie la



plus performante, sont proches de l'émission zéro en oxydes d'azote, en hydrocarbures et en particules», a ainsi souligné dans un communiqué Allen Schaeffer, directeur général de l'organisation américaine Diesel Technology Forum. Il rappelle que des milliards de dollars ont été investis dans la recherche et la stratégie de

réduction des émissions. L'Association des constructeurs européens d'automobiles s'est quant à elle déclarée surprise par l'annonce, ajoutant que les données de l'enquête du CIRC devaient être étudiées avec la plus grande attention et dans le moindre détail. Faut-il rappeler que, plus chers à l'achat mais moins avides de car-

burant, les véhicules équipés de tels moteurs sont particulièrement populaires en Europe de l'Ouest, précisément là où des avantages fiscaux ont encouragé tant les progrès technologiques que la demande. Pour se conformer à des normes européennes antipollution de plus en plus exigeantes, les constructeurs ont doté les véhicules de systèmes de filtration des gaz d'échappement plus efficaces. Pas assez toutefois pour le CIRC, qui souligne que la façon dont ces changements se sont traduits au plan sanitaire «n'est pas encore évidente». Sans préciser quand elle pourrait l'être. Dans l'attente, que faire? Pour certains, l'urgence est désormais de développer progressivement une politique de réduction du transport de marchandises par des utilitaires Diesel en ville ainsi que par une diminution de la part du transport motorisé dans les déplacements individuels, au

bénéfice des véhicules hybrides ou électriques et des transports collectifs. Et aussi réduire l'utilisation du gazole comme source de chauffage. Dans un entretien au *Figaro*, le Pr Denis Charpin, spécialiste de pneumologie (CHU de Marseille) estime que la protection individuelle est très difficile. «Il faut évidemment éviter de sortir les jours de pic de pollution, précise-t-il. Malheureusement, d'autres études montrent que l'air intérieur des maisons est aussi très pollué... Les mères ont intérêt, d'une façon générale, à sortir les bébés quand la circulation automobile est réduite. On voit par ailleurs certaines personnes porter des masques, mais cette protection est illusoire, car les particules fines les traversent. Seuls les masques à cartouches sont efficaces, mais on imagine mal porter ces masques quotidiennement...». Il existe d'autres lectures, moins

médicales. Pour Denis Baupin, militant écologique et adjoint au maire de Paris chargé du développement durable, de l'environnement et du plan climat «le risque d'un scandale sanitaire pèse sur les responsables politiques». «Le gouvernement français doit (...) préparer la reconversion du secteur. C'est une urgence, car la décision de l'OMS risque d'avoir des conséquences judiciaires: des victimes, comme pour l'amiante, vont pouvoir porter plainte contre les constructeurs et demander réparation. La fabrication de véhicules qui émettent des particules fines cancérigènes devient donc une activité à risque, a-t-il déclaré au *Monde*. Cela ne sert plus à rien de construire des voitures qui

peuvent rouler à 200 km/h et qui consomment, quand elles roulent à 30 km/h, 30% de plus qu'un véhicule dont la puissance moteur serait limitée à 130 km/h. Les automobilistes doivent comprendre qu'ils sont, dans leur voiture, les premières victimes de la pollution.» La fin d'un monde; le nôtre: celui inauguré par les premiers moteurs à explosion puis par ceux inventés par Rudolf Diesel.

Jean-Yves Nau  
jeanyves.nau@gmail.com

1 Du nom de Rudolf Christian Karl Diesel (1858-1913), inventeur, né à Paris de parents immigrés d'origine allemande.